

STRIP 2012

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIII

ČÍSLO 130

ČERVENEC–SRPEN

Vladimír Čížek:
**V některých funkcích
systémů jsme dokonce
na totální špičce** (str. 3)

**Nejlepší snímky
soutěže** (str. 5)



**Proč RWY 12/30 místo
dosavadní 13/31?** (str. 5)

Turnaj ECC 2012 (str. 6–7)

5. Open sky Jeneč (str. 8)



Foto JAN MIKYNA, DPRO

Krátce

Strážní služba ŘLP ČR, s. p., vsadila na kvalitu. Už od druhé poloviny loňského roku se zaměstnanci strážní služby ŘLP ČR, s. p., usilovně vzdělávají. Všichni úspěšně absolvovali certifikovaný kurz „Strážný“ (kód dílčí kvalifikace DK 68-008-E), zakončený autorizovanou zkouškou odborné způsobilosti, prošli neméně náročným školením pro pracovníky detekční a rentgenové kontroly, zakončeným odbornou zkouškou, a zahájili kurz anglického jazyka.

Práce našich strážných, ať ji vykonávají ženy či muži, je náročná na technické znalosti, komunikační schopnosti, psychiku i fyzickou odolnost. Také proto podnik investoval do jejich vzdělání a připravenosti pro zvládání pracovních povinností. Přáním strážných je, aby si vyšší kvality jejich práce všimli i naši zaměstnanci, externí dodavatelé a návštěvníci podniku. Vždyť jsou obvykle těmi prvními s kým při vstupu do objektů ŘLP ČR, s. p., všichni přicházíme do kontaktu. **SJ**

Personálie

Od 1. července 2012 došlo v ŘLP ČR, s. p., k následujícím personálním změnám: **Ing. Marek Dočkal** bude vykonávat funkci vedoucího střediska LIS a **Ing. Michal Dvořák** přechází na funkci vedoucího oddělení FIC. **DPERFIN**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V letních měsících dosáhnou kulatého výročí nepřetržitého pracovního poměru u podniku následující zaměstnanci.

V červenci:

Mašák Milan , technik MIS – DRSL/SCL/MIS	15 let
Mikudimová Marta , uklízečka – DRSL/SCL/TPS	15 let
Hořká Eva , pomocný referent – DPRO/ATMS/LTS/TCOM	20 let
Hotový Petr , instruktor na stanovištích II – DPRO/SONS/ACC/IFR	20 let
Joudal Jakub , vřlp II – WS - DPRO/SONS/ACC/IFR	20 let
Komhäuserová Lucie , DiS, operátor příjmu dat – DPRO/SONS/ACC/FDD	20 let

Novotný Čeněk , instruktor na stanovištích II – DPRO/SPLS/APP/TWR	20 let
Novák Karel , VOR – DRSL/SCL/TPS	20 let
Zemek Aleš , Ing. – vedoucí odd. UC – DPERFIN/SFIN/UC	20 let
Kříž Martin , vedoucí autoprovozu – DRSL/SCL/TPS	25 let
Polásek Josef , údržbář – DRSL/SLRL/ESR	30 let
Nedbal Roman , supervizor na TS II – DPRO/ATMS/NAVCOM	35 let
Zínek Jiří , supervizor na TS I – DRSL/SLRL/LKMT-ZLZ	40 let
Pokorný Jiří , technický dohled II – DPRO/ATMS/LTS/TCOM	45 let

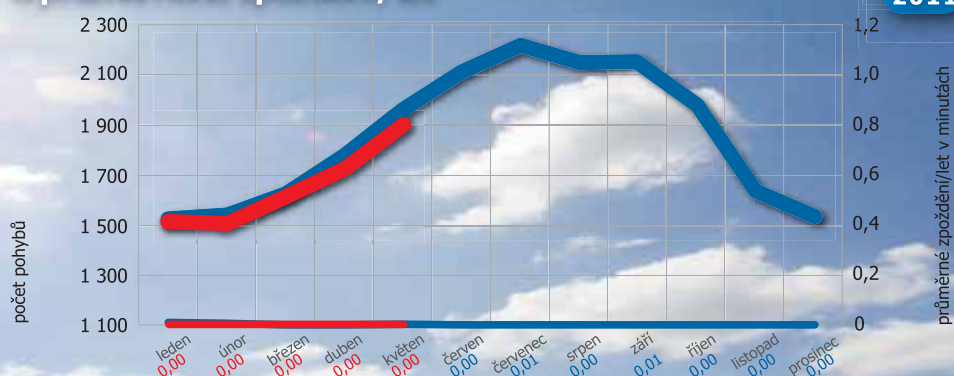
Statistiky provozu

květen 2012/2011

Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



FIR Praha: Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

KVĚTEN 2012/2011

Zdroj: AI

2011 2012

celkový počet
13 559 **11 857**

nejvyšší počet/den
(5. 5.) (25. 5.)
522 **488**

nejvyšší počet/hod.
(3. 5.) (11. 5.)
44 **43**

Počet pohybů ve FIR Praha

KVĚTEN 2012/2011 (IFR)

Zdroj: AI

2011 2012

celkový počet
60 359 **58 704**

nejvyšší počet/den
(26. 5.) (31. 5.)
2 113 **2 121**

nejvyšší počet/hod.
(20. 5.) (26. 5.)
168 **159**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %
květen	13 559	11 857	-12,6	3 389	3 443	+1,6	1 248	1 369	+9,7	1 152	957	-16,9

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %

Průměrné zpoždění na let
v min.

	2011	2012		2011	2012
květen	60 359	58 704	12/11	0,00	0,00

V některých funkcích systémů jsme dokonce na totální špičce

Ing. Vladimír Čížek studoval Vysokou školu dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika letecké dopravy, kterou skončil v roce 1982. Poté nastoupil do ŘLP a pracuje zde dodnes. Shodou okolností bylo jeho první pracoviště, když nastoupil k ŘLP, v Jenči, protože tady byly tehdy sálové počítače.

Vždy jste věděl, že se chcete věnovat letectví?

Letadýlka jsou moje hobby od dětství. Jako hoch jsem lepil modely letadel. Nikdy jsem neplachtařil (tam, kde jsem jako dítě vyrůstal, k tomu nebyla příležitost), ale trochu jsem se věnoval parašutismu. V Brně a v Žilině jsem si 4krát nebo 5krát udělal základní výcvik. Dodnes si vzpomínám na letiště v Martině – když člověka vyhodili z letadla, tak byl přesně nad úrovní kopců – na jedné straně Martinské hole a na druhé straně Malá Fatra a pak pomalu padal přímo na martinské letiště doprostřed kopců. Rád na toto období vzpomínám. Na škole v Žilině jsem se nedostal na pilotní směr, z jednoho ročníku se dostali jenom čtyři, nicméně jsem měl štěstí a absolvoval jsem základní motorový výcvik. Když jsem pak přišel do Prahy do prvního zaměstnání, nedostal jsem se do žádného aeroklubu a přišel jsem o licenci. Pilotní průkaz jsem tedy měl, ale už je dávno pohřbený. Těsně před tím, než jsem se oženil, jsem se dohodl s nebožtíkem Pepou Valentou z kladenského aeroklubu na ultralightech, ale moje nastávající řekla, že jediné když půjde taky. Báli jsme se o ni, tak jsem se na to vykašlal. A jak přijdou děti, jsou už úplně jiné starosti než nějaké létání.

Jak vzpomínáte na své začátky v podniku Řízení letového provozu?

Nastoupil jsem do ŘLP v roce 1982, moje první práce po nástupu bylo zateplování unimobuněk v Jenči skelnou vatou. V té době v ŘLP existoval systém, kterému se říkalo ARAS. Byl to systém pro podporu řízení letového provozu – zpracování dat letových plánů. Vzhledem k zastaralé počítačové technologii to byl programátorský a softwarový zážrak vytvořený oddělením ŘLP, které sídlilo v Brně a mělo pražskou pobočku. Vedoucím a duší tohoto zážraku byl nedávno zesnulý L. Kulčák. K těmto lidem, kteří v tomto oddělení pracovali, jsem měl blízko a učil jsem se od nich. Postupem času jsem začal programovat. Když nastal velký přelom po roce 1989, najednou byly dostupné výrazně kvalitnější počítače a v té době jsme spolu s třemi dalšími spolupracovníky vytvořili základní systém pro zpracování dat letů, který funguje do

dneška (samozřejmě patřičně modernizovaný).

Jste zaměstnanec oddělení projektového managementu jako specialista pro ATM systémy. Můžete nám ve stručnosti popsat tuto činnost?

Mám na starosti rozvoj domény, které se říká DPS (Data Processing Systems). Obsahem jsou systémy, které zpracovávají data letového plánu, polohová data a vytvářejí z toho výsledný produkt pro řídicího letového provozu, který ho používá pro řízení letadel. Systém také komunikuje s obdobnými systémy, které jsou kolem nás ať už v Česku nebo v zahraničních střediscích řízení.

Jak si máme představit přímo vaši náplň práce?

Sedím u počítače, popíši tuny papíru a občas si ještě něco malinko naprogramuji, ale už bych ani neměl. Hlavně sleduji, co se děje v Evropě, protože rozvoj těchto systémů neprobíhá živelně, ale je řízen mnoha projekty, které řídí EUROCONTROL, Evropská komise, ICAO nebo jsou harmonizovány v rámci našeho FAB (FAB CE), důležité jsou také požadavky uživatelů na změny. Organizují jednotlivé změny softwaru a jejich nasazování. Samozřejmě to nedělám sám, ale v týmu lidí, kteří na tom pracují. Často se účastním různých aktivit na úrovni EUROCONTOLU, FAB CE nebo Evropské komise. Na základě vstupů sestavím plán toho, co se bude dělat. Tento plán musí být samozřejmě finančně únosný. Odpovídám za to, aby to bylo připraveno do stavu, kdy určitý dodavatel má specifikace a uzavře se s ním kontrakt. Poté co dorazí dodávka, tak se to řádně otestuje. Dělají se příslušné procedury, které jsou nutné, aby se nový software dal používat, a to především ve vztahu k výcviku a ÚCL. Pak se to jedné noci ocitne v provozním systému a neměla by tam být chybička.

Můžete nám trochu popsat, jak fungoval původní systém výpočetního střežáka v Jenči a jaké proběhly změny až k dnešnímu dni?

Všechno se odvíjí od dostupné počítačové technologie, aby se na ní daly plnit

funkce, které potřebují řídicí, aby mohli řídit letadla. Kolem roku 1982 to byla technologie sálových počítačů s výpočetním výkonem menším, než má váš mobil. Tomu odpovídá i to, že prostředky k programování byly nesrovnatelně pracnější, než jsou dnes. Přelom nastal na začátku 90. let, kdy se objevila technologie, která umožňovala daleko efektivnější prostředky k programování takových systémů, a zároveň se objevila počítačová technologie, která umožňovala kvalitní grafickou prezentaci. Spočítat se dá cokoliv, ale když to nejde přiměřeně uživatelsky dobře prezentovat, tak je to k ničemu. Poté tedy přišlo kvalitní zobrazení polohových dat letadel a k tomu výrazné zkvalitnění zpracování dat letů.

Dnes se DPS systémy skládají ze tří elementů – Eurocat 2000, ESUP a IDP – ani bez jednoho z nich by nešlo řídit při zachování dnešní kapacity. Tyto tři systémy byly nainstalovány a vznikly na konci devadesátých let. V další fázi při přechodu do Jenče se obnovily počítače za nové s daleko vyšší kapacitou, systémy se vnitřně částečně přeprogramovaly a tak to funguje i dnes.

Na jaké je úrovni ŘLP ČR, s. p., v porovnání s Evropou?

Funkčně jsou naše systémy v horní čtvrtině toho, co můžete vidět po Evropě.

V některých oborech a funkcích jsme dokonce na totální špičce, nicméně současná technologie se blíží ke konci svých rozvojových možností. Kolem roku 2016/17 by se měla nahradit za úplně novou. Je na čase obnovit základ, který vznikl v devadesátých letech, tak aby se dal dalších asi 20 let rozvíjet.

S tím souvisí nový systém NEOPTERYX, o kterém jsme hodně informovali v minulých číslech. Jste členem projektového týmu a vedoucím technické skupiny. Co je přesně náplní vaší práce?

Nyní je projekt NEOPTERYX ve fázi specifikací. Mojí odpovědností je zajistit vypracování technických částí těchto specifikací pro tender. Pak nastane fáze hodnocení jednotlivých uchazečů a výběrového řízení. Poté přijde na řadu skutečná práce, kdy bude vybrán dodavatel, bude dodán systém a pak se musí zorganizovat technická instalace. Pak nastane kritické období – nový systém musí být akceptován uživateli, uživatelé se na něm musí naučit pracovat.

Jaké máte plány o prázdninách?

Povedu dětskou výpravu do Disneylandu a na chvíli také s dětmi pojedeme k moři.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

curriculum vitae

Ing. VLADIMÍR ČÍZEK

narozen: 19. 7. 1954 v Okrouhlé,

vesnice 3 km od Boskovic

rodina: ženatý, dvě dcery

oblíbený film: filmy s historickou tematikou

oblíbený spisovatel: knihy od historika Dušana Uhlíře,

Kapana, Miroslava Ivanova,

Michaela Crichtona

oblíbený sport: dříve jsem hrával baseball

volný čas: chodím na vycházky s hnědou labradorkou

oblíbená destinace

v zahraničí: Paříž

životní krédo: „Život musí jít dál, bez ohledu na to, co přináší.“



Foto MICHAEL SEDLÁČEK

Objektiv



Hostem jednání grémia generálního ředitele byl dne 28. června 2012 ředitel Letiště Praha, a. s., Ing. Jiří Pos. Ve svém vystoupení se věnoval aktuálním provozním výsledkům letiště, prognózám na letní období a jeho strategickému rozvoji do roku 2020. Jednou z významných aktivit bude také oficiální přejmenování letiště na Letiště Václava Havla v Praze, ke kterému dojde 5. 10. 2012. Celou verzi prezentace najdete v aktualizacích na podnikovém intranetu.

rkl, foto mis



V IATCC proběhla 12. 6. ve venkovních prostorách „**reOpen Party ŘLP**“. „Naše stravovací firma“ pohostila zaměstnance při otevření nové Perfect Canteen.

mis



Cílem letošního výletu pro bývalé zaměstnance, nyní důchodce byla Roudnice nad Labem. Pro ty, kteří dávají před architektonickými skvosty přednost přírodním krásám, byla připravena alternativa v podobě výstupu na horu Říp. Počáteční poměrně špatné, deštivé počasí mnoho zájemců od návštěvy legendárního poutního místa odradilo, a početnější skupina proto zamířila rovnou do Roudnice, která umožňovala ukryt se před nepřízní počasí do některé z památek. Ti, kteří se i přes riziko promáčených tenisek rozhodli pro výšlap na Říp, určitě nelitovali. Vyhledky do všech světových stran umožnily obdivovat krásy okolní krajiny a krátký výklad v rotundě svatého Jiří pobavil (dozvěděli jsme se, proč se zabíjejí draci) i přinesl nové poznatky. Z nabytých dojmů nám všem pořádně vyhládlo, proto jsme oběd uťvili s nadšením. Jídlo se podávalo v konferenčním sále hotelu Vavřinec na roudnickém náměstí. Po kávě a dezertu bylo možné se ještě naposledy pokochat centrem města nebo seběhnout pár metrů k Labi. A pak už jsme zamířili směr Praha.

Text a foto J. P.



Strážní a recepční služba v novém

Do druhého pololetí letošního roku vstupuje strážní a recepční služba ŘLP ČR, s. p., ustrojena do nových uniforem. Původní zastaralé, nevyhovovaly materiálem a střihem, řada součástí začala časem chřátrat a chybět. Nový dodavatel uniforem, který zvítězil ve výběrovém řízení, vyhověl náročným podmínkám a požadavkům našeho podniku. Strážní a recepční služba tak po dlouhé době získala jednotnou, dostatečně kvalitní, praktickou a slušivou uniformu pro výkon služby na recepčních a kontrolních pracovištích technického bloku na LKPR a IATCC v Jenči. Věříme, že se tak stanou i důstojnou reprezentací našeho podniku.

JS, foto mis

iAIP CZ – Letecká informační příručka ve verzi pro iPhone a iPad



V nejbližších dnech představí Mgr. Petr Hruška ve spolupráci se společností CQK Holding, a. s., užitečnou aplikaci pro všechny, kteří potřebují přístup k aktuální verzi Letecké informační příručky na svém chytrém telefonu či tabletu. Připravovaná aplikace vzniká se souhlasem ŘLP ČR, s. p., a jejím největším přínosem by měl být okamžitý přístup k potřebným informacím o letištích (AIP – sekce AD) i ostatním kapitolám AIP (GEN, ENR, SUP).

V některých případech se dá předpokládat, že pilotům odpadne tisk vybraných stránek při předletové přípravě, což částečně odpovídá současnému trendu tzv. bezpapírových kokpitů v obchodní dopravě. Zajímavou funkcí bude také zvýraznění naposled aktualizovaných souborů a také možnost si vybrané části AIP zařadit do svých oblíbených položek.

„Aplikace by nemohla vzniknout bez součinnosti a podpory ze strany týmu LIS ŘLP ČR, s. p., kterému tak patří velké poděkování za potřebnou součinnost. Věříme, že aplikace podpoří informova-

nost uživatelů a v konečném důsledku i bezpečnost letového provozu,“ sdělil PaedDr. Jaroslav Lázníčka, představitel CQK Holding, a. s.

Aplikace bude k dispozici na stránkách AppStore (portál aplikací provozovaný společností Apple) za symbolický roční poplatek, který bude určen k dalšímu rozvoji funkcí aplikace. Aktuální informace budou zveřejňovány na internetových stránkách aplikace na adrese <http://www.iaip.cz/>.

Oficiální upozornění:

Aplikace využívá data AIP ČR se souhlasem ŘLP ČR, s. p. Poskytovaná data mají informativní charakter obsahově odpovídající AIP ČR včetně AIP SUP na internetové adrese <http://lis.rlp.cz/>. Za oficiálně platné jsou považovány informace vydávané ŘLP ČR, s. p., ve formě Letecké informační příručky (AIP ČR) v tištěné formě nebo na CD. Využití této aplikace nezbavuje pilota povinnosti provést řádnou předletovou přípravu.

MICHAL PAJR

Proč RWY 12/30 místo dosavadní 13/31?

Vzletové a přistávací dráhy se označují magnetickým směrem dráhy zaokrouhleným na celé desítky stupňů. Tak tedy například dráha, jejíž magnetický směr je v rozmezí 305° 00' až 314° 59' se označuje v tomto směru jako 31, obrácený směr pak analogicky otočený o 180° jako 13. Pokud hovoříme o dráze jako celku, bez rozlišení směru, pak ji uvádíme jako RWY 13/31, a to vždy tak, že směr s nižším číslem je uveden jako první. Hlavní vzletová a přistávací dráha na Letišti Praha-Ruzyně je proto správně 06/24, a nikoli 24/06, jak je často, s ohledem na převládající směr provozu, nesprávně uváděna. Mimochodem i tato dráha byla v nedávné minulosti přejmenována, původně, až do roku 1989, byla dráhou 07/25.

Magnetické směry, které jsou pro svoji jednoduchou možnost určování magnetickým kompasem v navigaci historicky

používány, jsou dány magnetickým polem Země a jsou vyjadřovány vzhledem k tzv. magnetickému severu. Ten nejen že není totožný se severem zeměpisným, ale jeho zdánlivá poloha se pro různá místa na Zemi liší, a navíc svoji polohu neustále pomalu mění. Rozdíl mezi magnetickým a zeměpisným směrem se nazývá magnetická deklinace. Magnetická deklinace i rychlost její změny jsou tedy různé na různých místech Země. Zatímco magnetická deklinace je v podmínkách ČR v současné době přibližně 3° na východ a mění se rychlostí přibližně +6' za rok, tak například na jihu Afriky nebo na severozápadě USA a Kanady dosahuje hodnota magnetické deklinace i několika desítek stupňů a rychlost změny až desítek minut ročně. Jinými slovy – my v Evropě máme štěstí, a pokud při práci s buzolou na magnetickou deklinaci zapomeneme, nic zá-

važného se nestane. Také potřeba přeznačení vzletových a přistávacích drah je méně častá než v některých jiných částech světa.

Proč tedy máme dráhu 12/30, a ne naši oblíbenou 13/31, je nasnadě. Vlivem měnicí se magnetické deklinace se magnetický směr dráhy změnil na 124°/304° a ocitl se tak mimo rozpětí 125°–134°, respektive 305°–314°, pro které se používá označení 13/31, a proto **od 3. 5. 2012 je označení dráhy úředně změněno na 12/30.**

Na první pohled nevýznamná, a spíše jen formální změna označení dráhy si však vyžádala nové vydání relativně velkého objemu publikací LIS i dalších interních dokumentů a rovněž provedení příslušných změn do ATM systémů. Nyní už jen zbývá si na nové označení zvyknout.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Inspiromat

„Nadešel čas pro expanzi Airbusu v Americe.“

Fabrice Brégier, generální ředitel Airbusu. Evropský výrobce letadel Airbus postaví první montážní závod ve Spojených státech.

„Naším cílem je v roce 2013 dosáhnout ne pouze rovnováhy, ale zisku, což Alitalia nezažila 20 let.“

Andrea Ragnetti, generální ředitel aerolinií. Letošní rok však bude zřejmě horší než loňský.

„Kdybych mohl deset roků létat a pak zahynul při havárii, stálo by mi za to, abych je vyměnil za běžný život.“

Charles A. Lindberg, americký průkopník letectví.

Připravila DV

Nejlepší snímky soutěže „3L“

Odborná komise posoudila 29. června 2012 všechny snímky, které zaměstnanci ŘLP přihlásili do letošního, XI. ročníku soutěže „3L“. Udělila cenu pěti nejlepším fotografiím a současně také vybrala dalších dvacet pro podzimní putovní výstavu, kterou si tradičně budou moci prohlédnout také zaměstnanci v Brně a Karlových Varech.

1. cenu za téma „3L“ získal **JAN MIKYNA**, DPRO/ATMS/LTS/CADIN, za snímek s názvem **Red Bull team**.

Zvláštní cenu poroty obdržel rovněž **JAN MIKYNA** za fotografii **Denny**.

1. cenu za ŘLP a volné téma připadla **TOMÁŠI TRŽICKÉMU**, ÚSMP/MK, za snímek **Jarní katedrála**.

2. cenu za všechna tři témata patří **JANU MIKYNOVI**, za fotografii **B777 KoreanAir**.

3. cenu za všechna tři témata porota udělila **STANISLAVU ČERNÉMU**, DPERFIN/SPER/RLZ za snímek s názvem **C-47 (Aviatická pouť 2011)**.

Slavnostní vernisáž podzimní výstavy se uskuteční v prostorách administrativní budovy IATCC. Ocenění autoři obdrží poukázky na odběr fotografického zboží v celkové hodnotě 14 000 korun. **red**

Dozorčí rada

Dne 21. června 2012 se konalo jednání Dozorčí rady Řízení letového provozu České republiky, s. p., kde byl mimo jiné schválen návrh sponzorských darů pro 1. pololetí roku.

S ohledem na finanční rámec pro poskytování sponzorských darů byla pro první pololetí letošního roku stanovena celková částka 900 000 korun. Mezi obdarovanými jsou kromě nových subjektů už tradičně i naši stálí partneři, jako je Nadace Charty 77, Nadace Dětský mozek, Pražská komorní filharmonie nebo Fakultní nemocnice v Motole. **LH**

Nepřehlédněte

Dne 1. července 2012 vstoupila v účinnost **verze 5.1 Organizačního řádu ŘLP ČR**. Hlavní změny zahrnují přesun oddělení security z ÚSMP na DRSL, převedení části agendy OBK do oddělení SEC a vyčlenění pracoviště FIC jako samostatného oddělení střediska ACC. **red**

Personálie

Po 38 letech práce pro řízení letového provozu se rozhodla paní **Irena Doubravová** ukončit svojí aktivní pracovní kariéru a od července 2012 zahájit další etapu svého života (obvyklé označení penze si v případě Ireny netroufám použít). Po celou dobu pracovala na středisku Letecké informační služby, které od roku 1993 celých 19 let vedla. Ireno, děkujeme. **JAN ŠTINDL**

Zápisník z cest (tentokrát) Roberta Bakaláře

Cestujeme daleko či blízko, tentokrát do Arménie.

Již dlouholetou tradicí je, že k nám do Prahy jezdí naši kamarádi, kolegové, řídící letového provozu z Arménie na udržovací výcvik. Jednoho večera, kdy jsme nad oroseným půlлитrem piva a lahodné ruské vodky probírali životní příběhy, se zrodil nápad navštívit arménské ŘLP. Ano, jistý rozdíl mezi Prahou a Jerevanem opravdu je, ale posoudíme-li hustotu provozu, v jakých podmínkách Arménie pracují, jaký mají k dispozici vzdušný prostor a s jakou technikou, o platových poměrech nemluvě, jsou to tedy alespoň pro mě borci.

Arménie je krásná a svým způsobem i drsná země plná paradoxů. Málokdo ví, že je to jedna z prvních zemí, která přijala křesťanství. Je to země plná historie, ale především kraj, odkud je nejkrásnější pohled na biblickou horu Ararat z neméně úchvatného kláštera Khor Virap, který je na hranici s Tureckem. Arméni se dodnes jen těžko vyrovnávají s genocidou spáchanou Turky v roce 1915.



Pojedeme-li dál směrem k íránským hranicím, v divokých horách můžeme na konci jedné ze soutěsek objevit zapadlý tajemný klášter Noravank, kde uvnitř na stěnách, při troše fantazie mezi kameny spatříme obraz Ježíše Krista. Naopak pojedeme-li z Jerevanu směrem ke gruzínským hranicím, dorazíme k jezeru Sevan, které je mimochodem ve vyšší

nadmořské výšce, než je naše Sněžka. Lidé z Jerevanu sem jezdí piknikovat a trávit víkendy. Arménie je země, kde jsou lidé nesmírně přátelští a pohostinní, ale zároveň citliví na politickou situaci. Pokud si na cestu necháte alespoň týden, vyplatí se letět do Jerevanu a vrátet se do rodné Prahy z gruzínského Tbilisi, ale o tom někdy příště...



Dne 16. 6. 2012 zemřel ve věku nedožitých 70 let pan **Ing. Radko Pelcl, CSc.**

V našem podniku pracoval dlouhá léta jako metodický pracovník v oblasti IT a podílel se na mnoha projektech. Svou činností se zasloužil především o realizaci projektu bezpečnosti zóny MIS a zavedení spisové a archivní služby v podmínkách ŘLP ČR, s. p. Jeho odchodem ztrácíme skromného a pracovitěho člověka, který svým přístupem přispěl nejen do oboru civilního letectví, ale také do vysokého školství, kde dlouhá léta učil. Věříme, že všichni ti, kteří ho znali, na něj budou v dobrém vzpomínat. **Kolektiv spolupracovníků**

Co se děje na ruzyňském letišti?

ČSA vstoupí do Českého aeroholdingu

Dne 19. června to schválila česká vláda. Završuje se tak celý proces vzniku leteckého gigantu se šesti tisíci zaměstnanci, který započal v březnu 2011. Veškerý majetek Českých aerolinií bude nyní vložen do Českého aeroholdingu.

Majetek ČSA odhadla společnost E & Y Valuations na 148,474 miliónu korun. „Do Českého aeroholdingu se ale z toho bude teď vkládat jen 100,198 miliónu korun prostřednictvím emise 238 nových akcií. Každá z nich bude mít hodnotu 421 tisíc Kč. Zbýlých 48 miliónů se použije na vytvoření emisního přeplatku,“ sdělil mluvčí ministerstva financí Ondřej Jakob.

Letiště Praha se stalo součástí skupiny Český aeroholding letos 19. března, čímž se její základní kapitál zvýšil na 26,944 miliardy korun. Součástí aeroholdingu jsou již také CSA Services, Czech Airlines Technics, Czech Airlines Handling a charterový dopravce Holidays Czech Airlines, jejichž celková hodnota činí zhruba 2,3 miliardy Kč.

Dotvářející se skupina Českého aeroholdingu vytvořila za loňský rok zisk před zdaněním 1,030 miliardy korun, a celou jednou miliardou se na tom podílelo právě Letiště Praha.

„Kdybychom do loňského výsledku nezapočítali ztrátu Českých aerolinií, kterou odhadujeme na 300 miliónů, přesáhl by konsolidovaný zisk aeroholdingu dokonce 1,3 miliardy Kč. Je to nejdůležitější důkaz, že změny začínají fungovat, přestože ČSA se výrazně zmenšily,“ uvedl již dříve generální ředitel Českého aeroholdingu Miroslav Dvořák.

Tím, že se ČSA restrukturalizují a všechny jejich dcery se začlenily do Českého aeroholdingu, pomáhá stát především Letiště Praha. Ztrátová již není žádná z bývalých dcer ČSA. Czech Airlines Technics vykázala loni zisk 4,35 miliónu korun, charterový dopravce Holidays Czech Airlines vydělal 2 milióny, ČSA Services 2,5 miliónu, a Czech Airlines Handling 31,8 miliónu Kč.

Vstup do aeroholdingu České aerolinie definitivně zachrání před léta hrozícím bankrotem, a nevylučuje přitom ani budoucí privatizaci této letecké společnosti. „Že by ale tady stál zástup zájemců o ČSA, tak to bohužel není,“ prohlásil na tiskové konferenci po zasedání vlády premiér Petr Nečas.

V Terminálu 2 otevřena nová výstava FIGURAMA12

V termínu od 1. 6. do 30. 9. 2012 můžete v moderním prostoru Letiště Praha navštívit výstavu s názvem FIGURAMA12. Jedná se o **mezinárodní projekt Fakulty architektury ČVUT**, dokumentující práce studentů vysokých výtvarných škol. Projekt je zaměřený na figurální tvorbu – kresbu, malbu nebo sochu. Jeho cílem je mapovat a porovnávat přístup ke ztvárnění lidského těla. Součástí výstavy jsou i práce pedagogů Artelérie 2012.

Kromě velkoformátových kreseb je zde k vidění historický sádrový odlietek alegorie „náboženství“, ústřední sochy z Braunovy světoznámé sochařské galerie ctností a neřestí. Autorem originálu je Matyáš Bernard Braun, který patří k nejvýznamnějším sochařům vrcholného baroka na našem území. Tuto výstavu dále reprezentuje socha svatého Kryštofa, patrona všech řidičů a poutníků, nesoucí Ježíška, od Mariuse Kotrby. Vystavují zde i další autoři jako prof. akad. mal. Boris Jirků, akad. mal. Karel Pokorný, mgr. akad. soch. Tomáš Vejvodský a další.

Expozice je volně přístupná v odletové hale Terminálu 2.

RWY 06/24 dostává nový povrch

Na hlavní vzletové a přistávací dráze mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni začala včera stavební společnost Skanska pokládat **nový cementobetonový povrch**. Jde o druhou fázi první etapy rekonstrukce této ranveje, která potrvá do 8. srpna.

Hlavní dráha, jež měří 3715 metrů, byla od 15. do 30. května zcela uzavřena a prováděla se na ní údržba. Obyvatelé přilehlé části hlavního města, ale i obcí ve směru na Kladno, se tak museli smířit se zvýšeným hlukem. Letadla totiž startovala z vedlejší 3250 metrů dlouhé dráhy a přelétala nad hustě obydlenými oblastmi.

„Od 31. května probíhá druhá fáze, v níž je rekonstruována čtvrtina hlavní ranveje. Na jejích zbývajících 2500 metrech už mohou startovat letadla a vedlejší dráha se teď používá jen k přistávání letadel,“ řekla mluvčí Letiště Praha Eva Krejčí.

Pro demolici původního povrchu 900 metrů hlavní ranveje použila Skanska dvacetitunový speciální stroj zvaný Gilotina, jenž během jediného dne dokáže vybourat 2500 metrů čtverečních materiálu. Nákladní auta z této části ranveje odvezla po demolici okolo sedmdesáti tisíc tun vybouraného materiálu. Ten se drtí na speciálních strojích a vzniká recyklát, jenž bude využit jako podkladová vrstva komunikací a parkovišť.

Celkem si první etapa rekonstrukce hlavní ranveje vyžádá 158 miliónů korun. Je to o 200 miliónů méně, než vedení letiště původně předpokládalo. „Vzhledem ke krizové situaci ve stavebnictví se stavební firmy perou o zakázky, a jsou tedy ochotny výrazně slevit,“ zdůvodnila to Krejčí.

Ruzyňská hlavní vzletová dráha je v provozu od roku 1963. Rekonstrukce už byla naprosto nezbytná, protože běžná údržba k uvedení této enormně vytižené dráhy do dokonalého stavu přestává stačit.

Rekonstrukce je rozdělena do tří etap trvajících vždy tři měsíce a skončit má v roce 2014. V té době už zřejmě v Ruzyni odstartuje výstavba tzv. paralelní dráhy, která podstatně zvýší kapacitu letiště. Paralelní ranvej bude určena především pro přistávání ze směru od Nebušic, zatímco z nynější hlavní ranveje budou letadla většinou jenom startovat ve směru na Jeneč.

HCA létá z Prahy do Reykjavíku

Česká letecká společnost Holidays Czech Airlines (HCA) 20. června spustila vůbec **první pravidelnou linku** z Prahy do islandské metropole Reykjavíku. Je to součást lukrativního byznysu, který firma získala před několika měsíci. Linku si objednala společnost Iceland Express, která ovšem nevlastní letadla.

Stroj Airbus A320 včetně posádky na lince do Reykjavíku tak patří HCA, ale platí jej Islandčané. Let je proto veden jako společný pod kódy obou firem.

Připravil mis

Turnaj ECC 2012



Během posledního roku jste několikrát mohli číst článek o přípravách turnaje řídících letového provozu (ECC) ve fotbale.

Dnes o něm uslyšíte naposledy a poprvé v minulém čase. Turnaj proběhl ve dnech 18.–22. 6. a podle ohlasů účastníků, které se množí jak na turnajovém facebooku, tak v mailové poště, měl jedinou chybu – opět vyhrál Kiev, což je stejné překvapení jako vítězství SSSR na mistrovství světa v hokeji v 80. letech.

Organizátorům byla nakloněna bohyně Dióna již v pondělí večer, kdy se v čase welcome party, konané pod širým nebem, honily nad Prahou černé mraky a oblohu křížovaly blesky, ale nakonec přšelo všude jinde než na Střeleckém ostrově, v místě konání.

A přízeň bohů organizátory neopustila ani na výborně připravených hřištích Sparty Praha na Strahově, ani v pivním stanu, kde hudební manažer J. Hůla připravil na každé odpoledne hudební produkci. Ke spokojenosti přispělo i komando za pípami, které – snad poprvé v historii – točilo rychleji, než stihli hráči pít. Vyvrcholením pak byla farewell party s gastronomickými pochoutkami připravenými v hotelu Clarion a dívčí rockovou kapelou.

České týmy účastníci se turnaje skončily – pokud porovnáváme pouze je – podle předpokladů. Mužstvo Prahy

Normalizační in

Druhá část volného seriálu článků připravovaných Úřadem pro civilní letectví, ve kterých se věnujeme problematice spolupráce Úřadu s podnikem ŘLP, je zaměřena na popis normalizační inspekce Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA), která se soustředí na oblast ATM/ANS. S ohledem na stanovený termín inspekce čtenář zjistí, že také toto téma je více než aktuální.

Na úvod si můžeme připomenout **několik informací z nedávné historie**. Evropská agentura pro bezpečnost letectví byla zřízena v roce 2002 původním nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) ze dne 15. července 2002. Hlavním účelem regulace dané tímto nařízením, které je závaznou zákonnou normou členských států EU, bylo stanovení a udržování jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě. Jelikož toto nařízení, resp. jeho změněné aktuální verze, centrálně stanovují hlavní požadavky na oblast civilního letectví v Evropě, byl pro ně již od začátku používán termín tzv. „základní nařízení“. Jak již bylo naznačeno, s rozšiřováním kompetencí EASA bylo základní nařízení několikrát změněno. V současnosti je proto aktuální jako nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008, a to v platném znění.

Tento krátký dovětek se vztahuje ke skutečnosti, že na podzim roku 2009 byl rozsah regulace EASA rozšířen i na oblast letišť a uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS), a to nařízením č. 1108/2009. EASA je díky tomu v oblasti ATM/ANS nejen regulátorem, ale i kontrolním a dozorovým orgánem nad jednotnou aplikací požadavků v členských státech. Předpisový rámec pro takovou činnost je stanoven v základním nařízení, a pokud se týká vlastních kontrol také v nařízení Komise (ES) č. 736/2006 ze dne 16. května 2006, které stanovuje pracovní postupy EASA, podle nichž jsou normalizační inspekce v jednotlivých členských státech prováděny.

Může se zdát, že systém regulace způsobem aplikací požadavků nařízení EU a jejich změn je pro uživatele složitý a nepřehledný. Je to však daň za jednot-

se však umístilo nejen před týmem Ruzyně, ale i před dalšími 42 týmy a obsadilo výborné 3. místo.

S nadsázkou se dá říct, že mezi řídícími vyhráli, protože o počtu řídících v mužstvech finalistů, tedy Kievu a Rusie, oplývající řadou mladých, skvělých fotbalistů, se po celou dobu vedly velké diskuse.



V semifinále prohrála Praha právě s Rusií nešťastně 2:1 gólem v poslední minutě. Týmu Ruzyně, tedy těm zkušenějším, ale starším hráčům, přece jen ubíralo síly na české poměry teplé počasí, takže si připsali jediné vítězství až v posledním zápase proti New Yorku a obsadili konečně 45. místo. Zaslouhují však absolu-

torium, že, byť se šrámy, přežili turnaj v dobré náladě a relativně ve zdraví.

Veškeré výsledky, konečné pořadí, fotogalerii a komentáře účastníků naleznete na www.ecc2012.cz nebo na facebooku na [ECCPrague2012](https://www.facebook.com/ECCPrague2012).

ANTONÍN TICHÝ, ACC, foto: PETR HRUBEŠ



inspekce EASA v oblasti ATM/ANS v roce 2012

nou a přímou aplikovatelnost požadavků ve všech členských státech EU. Z důvodu lepší orientace v platných požadavcích připravuje Úřad pro civilní letectví přehledy změn a konsolidovaná znění nařízení, která jsou pro uživatele publikována jako pracovní materiály na webových stránkách ÚCL.

Ale vraťme se k normalizační inspekci, kterou Česká republika očekává v tomto roce. Záměrně zde užívám pojem Česká republika, neboť během inspekce jsou sice kontrolovány letecké úřady, ale účelem je sledovat uplatňování požadavků základního nařízení a jeho prováděcích pravidel. Některé požadavky jsou v kompetenci států a navíc, podle zásad pro provádění inspekci stanovených v nařízení č. 736/2006, inspekce zahrnují také inspekce podniků pod dohledem národního leteckého úřadu. Které subjekty budou inspekci dotčeny v České republice, si řekneme v následujících řádcích. Připomeňme si však ještě, že svým rozsahem se jedná o skutečně první inspekci prováděnou na základě přímo aplikovatelných požadavků EU v oblasti ATM/ANS. Mění se tak předcházející systém auditů Eurocontrol, tzv. ESIMS, kdy bylo kontrolováno dodržování ustanovení ESARR. V případě pochybností o řádné implementaci požadavků nařízení EU pak může být ze strany orgánů EU rozhodnuto dokonce o zahájení procesu podle článku 258 Smlouvy o fungování EU s možností udělení sankcí.

Každá inspekce se skládá z několika fází: přípravná fáze, fáze vlastní inspekce, vypracování zprávy, fáze dalšího sledování a závěrečná fáze. Česká republika je v tuto chvíli ve fázi přípravné. To znamená, že v návaznosti na roční program standardizačních inspekci bylo Úřadu pro civilní letectví oznámeno, že termín inspekce EASA byl stanoven na týden od 16. do 20. července a byly nám k vyplnění zaslány dotazníky,

na které je každý stát povinen odpovědět a které slouží inspekčnímu týmu EASA k přípravě a prvotnímu přezkoumání aplikace požadavků. Dotazníky jsou připraveny rozdílně pro státní správu a pro dozorované podniky. V České republice byly proto již Úřadem osloveny všechny subjekty, u kterých je požadováno vyplnění dotazníků a o nichž se dá předpokládat, že budou podrobeny inspekci. Za státní správu, resp. zjišťování příčin nehod, to jsou Úřad pro civilní letectví, odbor civilního letectví Ministerstva dopravy ČR, odbor vojenského letectví Ministerstva obrany ČR a Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Za dozorované subjekty to jsou Řízení letového provozu ČR, s.p., Český hydrometeorologický ústav, Aircraft Industries, a.s., a Letiště Vodochody, a.s.

Dne 8. června proběhlo na Úřadu pro civilní letectví **první přípravné setkání zástupců všech výše uvedených subjektů**. Hlavním cílem tohoto jednání bylo shromáždit data, aby mohla být předána na EASA, a postoupit informace jednotlivým subjektům o právním základě, organizaci a jednotlivých fázích inspekce. Byl představen národní koordinátor, kterým byl jmenován vedoucí oddělení navigačních služeb sekce letových standardů ÚCL Ing. Josef Kopp. Ten je také osobou, která bude nadále komunikovat s týmem EASA a inspekci bude na české straně organizačně řídit.

V době přípravy tohoto článku se očekává předložení vlastního programu inspekce, který bude zahrnovat také stanovení podniků, které budou v průběhu inspekce navštíveny. Zde je třeba zmínit, že kontroly podniků a případně pozorování, která jsou při těchto kontrolách zjištěna, nejdou k tíži kontrolovaných podniků, ale národního leteckého úřadu. Takto je systém nastaven a nersrovnalosti jsou považovány za neplnění implementace požadavků ze strany státu, a nikoliv podniku.

Tomu odpovídá také následné stanovení nálezů. Inspekční tým ve své závěrečné zprávě popíše neshody a nálezy, které byly zjištěny při kontrole subjektů státní správy, a pozorování zjištěná u dozorovaných podniků. Tým jako takový nestanoví kategorizaci jednotlivých nálezů. Ta je provedena následně interním nezávislým orgánem EASA, který toto hodnocení zpracovává pro všechny inspekce. Tímto by měla být zajištěna harmonizace, i pokud se týká vyhodnocení úrovně jednotlivých nálezů. Následujícími kroky jsou potom standardně návrh nápravných opatření, včetně harmonogramu, odsouhlasení ze strany EASA a následné činnosti.

Jakkoliv by tak mohlo zdát, že normalizační inspekce EASA je otázkou pouze několikátýdenní přípravy a přibližně týdenního auditu, není tomu tak. **Příprava Úřadu pro civilní letectví, který plní funkci vnitrostátního dozorového orgánu (NSA), probíhá již od roku 2011** a v rámci ní došlo mimo jiné i ke změně struktury. Také činnosti a požadavky aplikované na poskytovatele služeb jsou činěny s vědomím řádné implementace požadavků nařízení.

Ačkoliv ještě není k dispozici program inspekce, **o ŘLP ČR, s.p., se dá předpokládat, že bude určeno jako jeden z podniků, které EASA v rámci inspekce navštíví**. Pravděpodobně tak dojde ke spolupráci dozorovaného i dozorujícího subjektu, kdy na mezinárodní úrovni budou oba podrobeny kontrole plnění požadavků. Výsledek inspekce je pak možné chápat nejen jako identifikování neshod a neplnění požadavků, ale také jako zpětnou vazbu dosavadních aktivit, směřování dalších regulačních kroků a nastavení další budoucí spolupráce. Dozor nad tímto systémem bude nadále ze strany EASA probíhat v pravidelných intervalech.

Ing. VÍTĚZSLAV HEZKÝ

Ředitel sekce letových standardů, ÚCL

5. Open sky Jeneč 2012



Grilovaná kukuřičná kuřecí prsa s lehkým salátem

Ingredience pro 4 porce:

- 4 ks kukuřičná kuřecí prsa s kůží a kostí
- maldonská sůl
- 200 g másla
- plocholistá petržel
- olivový olej extra virgin
- 0,2 litru piva Velkopopovický Kozel 11°
- 100 ml medu
- 20 g zázvoru

Postup:

Máslo nakrájíme na plátky, obalíme v soli a sekané petrželové nati, vložíme pod kůži na kuřecí prso. Med, pivo a jemně strouhaný čerstvý zázvor rozmícháme v hladkou emulzi. Vložíme do ní maso a necháme 6 hodin odležet. Poté grilujeme zvolna a do zlatova.



Lehký salát

Ingredience:

- 100 g sladké kukuřice
- 50 g polníčku
- bílý pepř čerstvě mletý
- 3 ks řapíku z řapíkatých celerů
- 2 ks jablek
- 1 ks citronu
- olivový olej
- 150 g zakysané smetany



Postup:

Řapík a jablka oloupeme, nakrájíme na jemno, zakápneme citronem a olivovým olejem, přidáme zakysanou smetanu, osolíme a opeříme bílým pepřem, smícháme s kukuřicí, polníčkem a jemně promícháme. Ihned servírujeme s pečeným kuřetem.

Čas neúprosně letí. Nechce se tomu ani věřit, ale zaměstnanci ŘLP se sešli na společenské akci Open sky Jeneč již po páté.

Počasí bylo tentokrát ideální jak pro tenisty, kteří sehráli zápasy IV. ročníku tenisového turnaje IATCC Cup ve čtyřhrách, tak i pro podvečerní setkání současných i bývalých pracovníků.

Atmosféru, která obě akce provázela, se pokusíme demonstrovat na čtyřech fotografiích. První snad jasně dokládá nutné soustředění hráče při vyřazovacích tenisových zápasech. Na druhé jsou už vítězové turnaje po převzetí cen od generálního ředitele ŘLP Jana Klase. Možnosti popovídat si při ochutnávce dobrého vína využili mnozí účastníci. Za všechny to dokládá třetí snímek. A čtvrtá fotografie pak dokumentuje, že i o žaludky účastníků bylo dobře postaráno.

Více fotografií si můžete prohlédnout na nástěnce podnikového intranetu v rubrice Fotogalerie. *Text a foto mis*